



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Centre-Val de Loire  
sur le projet d'exploitation de 2 bâtiments d'entreposage  
de la Société PANHARD DEVELOPPEMENT (PANHARD)  
à Mer (41)  
Autorisation environnementale  
Autorisation de défrichement**

n°2021-2983

## **I. Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

Conformément à la délégation qui lui a été donnée lors de la séance de la MRAe du 19 février cet avis relatif à l'exploitation de 2 bâtiments d'entreposage de la Société Panhard Développement (PANHARD) à Mer (41) a été rendu par son Président après consultation des autres membres.

Le délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie du dossier de demande d'avis.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

À noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique et jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

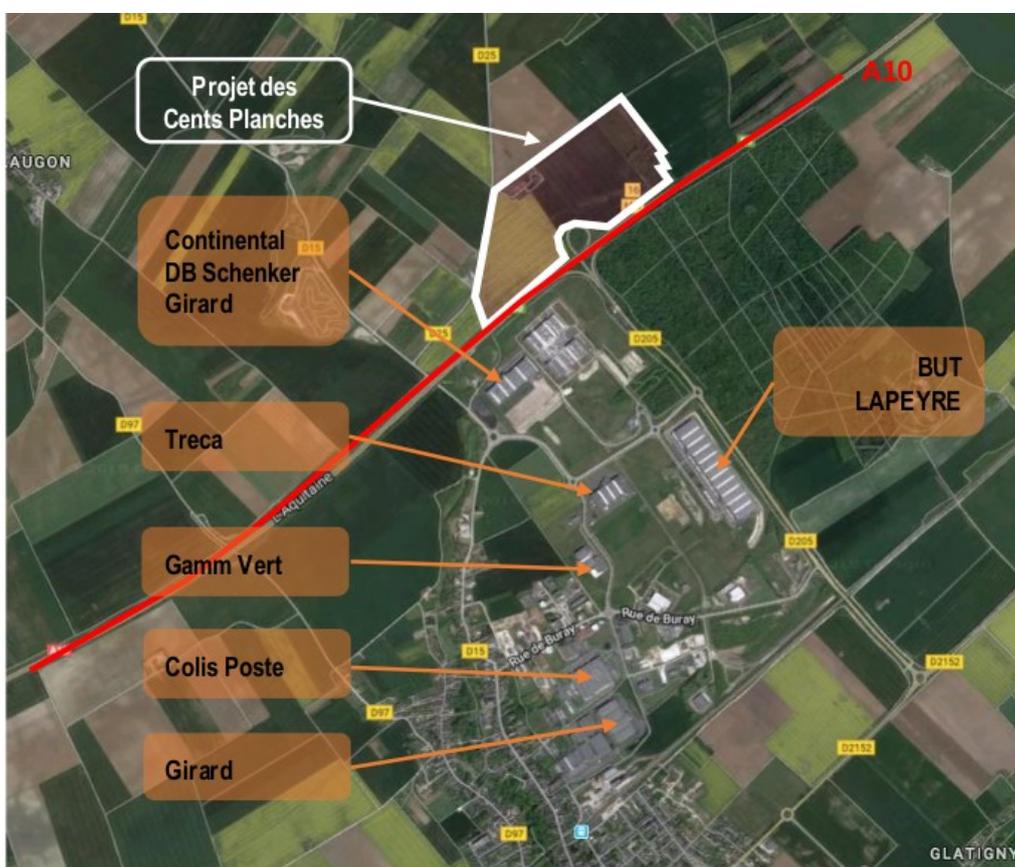
En outre, une transmission de la réponse à la Dreal serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projet.

## II. Contexte et présentation du projet

La société PANHARD prévoit d'exploiter deux plates-formes logistiques (dites « bâtiment A » et « bâtiment B ») ainsi qu'une messagerie (« bâtiment C », ne relevant pas de la législation des installations classées), au sein de la zone d'activité dite « Les Cents Planches », le long de l'autoroute A10, sur le territoire de la commune de Mer, dans le département du Loir-et-Cher.

Chacune de ces deux plates-formes a fait l'objet du dépôt en préfecture de Loir-et-Cher d'un dossier de demande d'autorisation environnementale le 8 juillet 2020 qui a été complété à deux reprises, le 3 décembre 2020, puis le 15 février 2021.

La messagerie a fait l'objet, par arrêté préfectoral du 28 juillet 2020, d'une dispense d'évaluation environnementale dédiée. Toutefois cette dispense précisait bien que les trois bâtiments relèvent bien d'un projet global et que l'évaluation des incidences devrait, à l'occasion de l'évaluation environnementale des bâtiments A et B, intégrer les activités de la messagerie.



*Carte figurant le site des Cent Planches et la zone d'activités des portes de Chambord (source : mise en compatibilité du PLU, dossier de déclaration, page 7)*

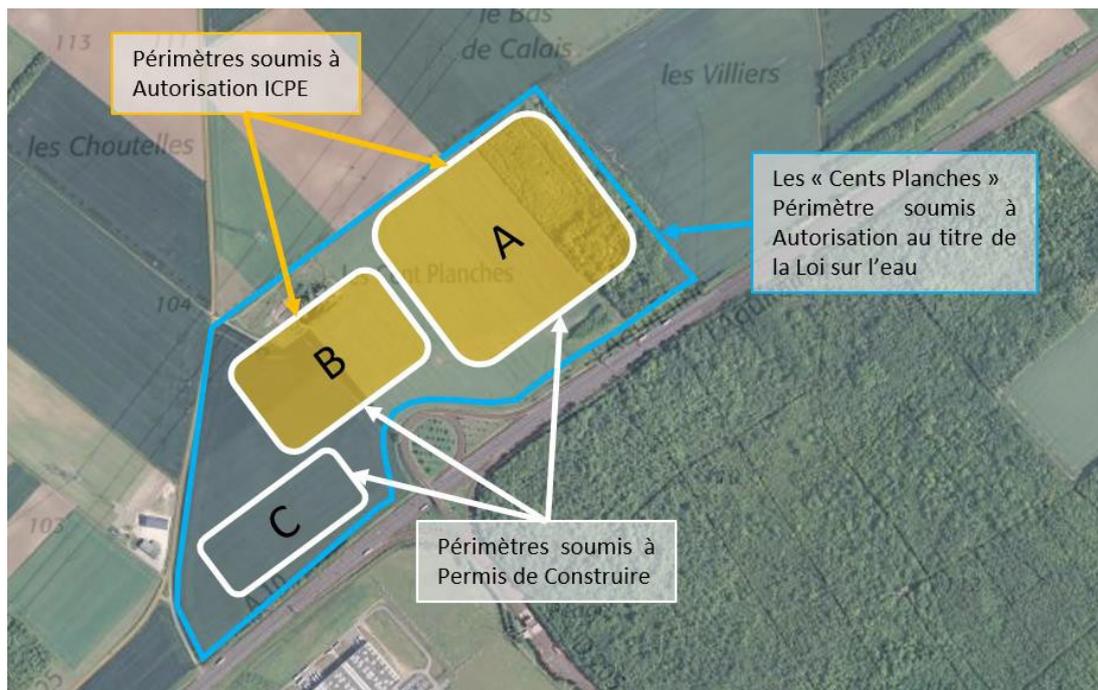
Le terrain d'assiette des projets est bordé :

- au sud, par l'autoroute A10, puis la zone industrielle des Portes de Chambord ;
- à l'est par des parcelles agricoles (ferme photovoltaïque projetée) ;
- au nord par un chemin rural dit « Chemin des Charbonniers », en limite de la commune de Sérís, puis par des parcelles agricoles sur cette commune ;
- à l'ouest par la RD n°25 puis des parcelles agricoles.

Les 2 plate-formes logistiques présentent des surfaces de plancher d'environ 99 000 m<sup>2</sup> pour le bâtiment A et 44 000 m<sup>2</sup> pour le bâtiment B, et des volumes de stockage respectifs d'environ 1 277 000 m<sup>3</sup> et de 557 000 m<sup>3</sup>.

Les 2 bâtiments sont destinés au stockage :

- de produits combustibles ;
- de matières plastiques ;
- d'aérosols ;
- de liquides inflammables en quantité moindre pour le bâtiment B ;
- une faible quantité de produits dangereux pour l'environnement aquatique et d'alcools de bouche pour ce même bâtiment B.



*Schéma des périmètres des autorisations (source : présentation du DAE, page 26)*

La mise en œuvre de la zone d'activités « Les Cents Planches » a nécessité la mise en œuvre d'une procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU), en particulier pour permettre l'accueil des 2 plate-formes logistiques.

L'autorité environnementale a rendu un avis sur cette mise en compatibilité le 24 juillet 2020. L'autorité environnementale avait estimé que bien qu'identifiant correctement les enjeux de biodiversité et d'intégration paysagère relatifs au projet de création de plates-formes logistiques, les enjeux de compensation collective agricole, de transports, les risques associés et l'enjeu énergétique et climatique devaient être approfondis, notamment à l'occasion de l'évaluation environnementale des projets d'entrepôts, objet du présent avis.

Pour permettre l'implantation du projet et notamment du bâtiment A, il sera nécessaire de procéder au défrichement d'environ 6,6 ha. En conséquence, la demande d'autorisation environnementale déposée pour le bâtiment A porte également sur une demande d'autorisation de défrichement au titre du code forestier.

### **III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être affectés par le projet et leur importance au regard de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Les enjeux les plus forts sont développés dans l'avis.

Du fait de la nature du projet, les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine concernent :

- le trafic routier et les nuisances associées ;
- l'intégration paysagère ;
- les risques technologiques (développés dans le chapitre « Étude de dangers »).

### **IV. Qualité de l'étude d'impact**

Les études présentées dans les dossiers comportent les éléments prévus par le code de l'environnement et couvrent les thèmes requis. Les enjeux environnementaux sont correctement identifiés.

#### **IV 1. Description du projet**

L'étude d'impact décrit correctement les composantes du projet et les différentes étapes de son cycle de vie (construction, exploitation et démantèlement). Plusieurs variantes de disposition des bâtiments et installations connexes au sein de la parcelle ont été envisagés en vue de rechercher le moindre impact environnemental.

#### **IV 2. État initial**

L'étude d'impact expose l'état initial et les méthodes d'évaluation utilisées. Elle comprend les rubriques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique. Le périmètre d'étude du dossier et le niveau d'information sont cohérents au regard des enjeux identifiés.

#### **Le trafic routier et nuisances associées**

Les principaux axes routiers desservant indirectement ou directement la zone d'activités sont une autoroute et trois départementales. Des comptages directionnels effectués en novembre 2018 ont permis d'identifier les trafics moyens journaliers (TMJ) sur la RD205, la RD15 et la RD25 :

- RD205 : axe le plus fréquenté (sortie de l'autoroute A10), en moyenne 3 300 véhicules par jour, 3 850 véhicules les jours ouvrés, entre 25 et 30 % de poids lourds ;
- RD15 : en moyenne 2 200 véhicules par jour, 2 500 véhicules les jours ouvrés, entre 6 et 10 % de poids lourds ;
- RD25 : en moyenne 1 050 véhicules par jour, 1 150 véhicules les jours ouvrés, entre 6 et 10 % de poids lourds.

#### **L'intégration paysagère**

Le projet est situé dans la zone tampon du Val de Loire, site inscrit au patrimoine mondial par l'Unesco le 30 novembre 2000. Il est implanté en bordure nord de l'A10 au niveau de la sortie en direction de Mer. Cette sortie d'autoroute est également celle menant à Chambord et Talcy et constitue une porte d'entrée vers le Val de

Loire Unesco. Dans ce contexte sensible, une étude a été réalisée par un paysagiste pour mettre en évidence les composantes paysagères du site. Les extraits et prises de vues figurant dans les dossiers permettent une bonne compréhension des enjeux.

#### IV 3. Effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser

##### Le trafic routier et nuisances associées

Par jour et par sens de circulation le trafic inhérent aux bâtiments A et B est évalué à 542 véhicules légers (VL) et 600 poids – lourds (PL), et 721 VL et 950 PL en intégrant la messagerie (bâtiment C)

Les projections de trafic réalisées conduisent ainsi à identifier des augmentations de trafic suivantes :

- 50 % sur la RD205 à l'approche du péage ;
- 140 % sur la RD15 au droit de l'ouvrage sous l'A10 ;
- et 280 % sur la RD25 entre la RD15 et le projet.

Face à cette augmentation très significative du trafic, le porteur de projet a présenté les mesures d'accompagnement suivantes :

- élargissement et restructuration des RD15 et RD25 ;
- reconfiguration du carrefour RD15 / RD25 avec l'insertion d'un îlot séparateur pour améliorer la sécurité des usagers ;
- reconfiguration du profil en travers de l'ouvrage sous l'A10.

L'autorité environnementale note que ces dispositions étaient d'ores et déjà prises en compte pour la mise en compatibilité du PLU en vue de répondre à la hausse de trafic.

Les nuisances dues aux rejets atmosphériques et aux émissions sonores ont fait l'objet d'une évaluation de leurs incidences sanitaires dans le dossier. L'autorité environnementale constate que cette dernière s'appuie, pour conclure à l'absence d'incidences, sur l'absence d'enjeux environnementaux et humains à proximité (volet 4 de l'étude d'impact). Or, l'activité logistique, par nature, est source d'émission de polluants : le dossier n'évalue pas concrètement les incidences, pour lesquelles il n'est pas proposé de mesure de réduction.

L'autorité environnementale constate que le dossier n'évalue pas non plus quantitativement les émissions de gaz à effet de serre et ne propose pas de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050<sup>1</sup>.

##### L'intégration paysagère

Pendant la phase travaux prévue sur 12 à 14 mois, la perception du projet engendrera des dégradations visuelles importantes, cependant limitées à leur durée.

En phase d'exploitation, au regard des dimensions très importantes des bâtiments et de leur positionnement le long de l'A10, le projet conduira à une modification structurelle du paysage remplaçant des espaces agricoles par des constructions

---

1 L'article L. 100-4 I.1 du code de l'énergie fixe l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en divisant les émissions de gaz à effet de serre par un facteur supérieur à six entre 1990 et 2050.

industrielles de grande ampleur et des plantations majoritairement linéaires.

En outre, pour maintenir une harmonie avec le territoire agricole, le pétitionnaire a prévu les orientations paysagères suivantes :

- au nord, des haies bocagères, arbustives pour constituer un écran visuel vis-à-vis de la RD25. Cet écran de très faible épaisseur apparaît cependant comme fragile pour masquer le projet depuis la RD25, mais aussi depuis la RD15 qui fait le lien entre le château de Talcy et Chambord ;
- à l'est, là encore, une succession de haies bocagères arborées dont l'efficacité est amoindrie par une servitude liée à la ferme photovoltaïque qui oblige à respecter une hauteur maximale des arbres de 15 à 20 m au plus proche du bâtiment A, et de 5 m un peu plus à l'est. ;
- au sud, au droit de l'échangeur avec l'A10, une bande boisée supportée par un merlon aux formes adoucies, dont la prégnance visuelle sera importante dans les endroits où il est de largeur réduite avec des pentes fortes et une épaisseur végétale moindre ;
- à l'ouest, une succession de plusieurs typologies végétales depuis la clôture du site : haie bocagère, platanes à l'échelle du grand paysage, et une succession de ripisylves bordant les bassins de rétention et d'infiltration.

Il conviendrait de compléter les perspectives vers le site de projet depuis l'A10, depuis l'échangeur et depuis les espaces agricoles afin de mieux apprécier les incidences visuelles du projet.

## **V. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet**

### **Étude de solutions de substitution raisonnables**

La justification de la localisation retenue est justifiée par la proximité de deux bassins d'emplois (Orléans et Blois), l'accessibilité par un axe autoroutier et la valorisation d'une synergie inter-entreprises. En conséquence, le dossier ne procède pas à un examen de « solutions de substitution raisonnables » sur des parcelles ou un site distinct comme l'article R. 122-5 7° du code de l'environnement en fait obligation.

**L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse des solutions de substitution raisonnable.**

### **Insertion du projet dans son environnement**

Pour optimiser son insertion dans l'environnement, le projet a évolué au gré de différentes variantes. Les raisons de l'évolution du projet permettant d'aboutir à la solution retenue sont clairement exposées par le pétitionnaire dans ses demandes. Le projet des deux plate-formes logistiques génère une consommation d'espace d'environ 44 ha dont la majorité sont des terres valorisées par l'agriculture (le projet interfère avec 14,5 % de la surface agricole utile d'une exploitation). Le dossier précise que plusieurs pistes de mesures de compensation sont en cours, ce qui ne répond pas de manière opérationnelle à la recommandation qu'avait formulée l'autorité environnementale dans son avis du 24 juillet 2020 précité<sup>2</sup>.

---

2 « L'autorité environnementale recommande de prévoir une compensation de la consommation de terres agricoles à l'occasion de l'évaluation environnementale des projets d'entrepôts ou de messagerie qui seront implantés sur le site. »

**L'autorité environnementale recommande à nouveau de prévoir une compensation de la consommation de terres agricoles et rappelle qu'elle doit être fonctionnelle avant le démarrage des travaux de réalisation du projet et que sa durée doit être celle de la durée de vie de l'aménagement.**

#### Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le dossier indique que le projet est compatible avec le schéma directeur d'aménagement de la gestion de l'eau (Sdage) Loire Bretagne, le schéma d'aménagement de la gestion de l'eau (Sage) Nappe de Beauce et le plan local d'urbanisme en vigueur.

Les actions proposées sont cohérentes avec les orientations et objectifs des plans de gestion des déchets.

#### Remise en état du site

En cas de mise à l'arrêt définitif ou d'un transfert de l'installation, les mesures prévues par l'exploitant pour le réaménagement du site après cessation d'activité sont adéquates et compatibles avec une implantation d'activités économiques et industrielles.

### **VI. Étude de dangers**

L'étude de dangers explicite correctement la probabilité, la cinétique, l'intensité des effets et la gravité des conséquences des accidents potentiels. Les scénarios d'accidents principaux retenus, incendie d'une ou plusieurs cellules de stockage de produits combustibles ou de liquides inflammables, sont clairement caractérisés. Les mesures prises pour limiter et réduire les risques et leurs conséquences sont détaillées et adaptées.

L'efficacité des dispositifs de sécurité est abordée. Pour l'ensemble des scénarios étudiés, le flux thermique de 5 kW/m<sup>2</sup> généré en cas d'incendie reste inclus dans les limites de propriété de chaque plate-forme. Le flux thermique de 3 kW/m<sup>2</sup> résultant d'un incendie du bâtiment A impacterait le bâtiment B et inversement sans toutefois sortir des limites de propriété du site. Le bâtiment C (messagerie) ne serait pas impacté par le flux thermique de 3 kW/m<sup>2</sup> issu d'un incendie des autres bâtiments.

S'agissant des émissions toxiques liées aux fumées d'incendie, l'étude conclut à l'absence de conséquences irréversibles à hauteur d'homme hors du projet. L'étude présente également une étude de dispersion des fumées de combustion susceptibles d'être produites lors d'un incendie et conclut que le risque de perturber de manière significative la visibilité aux alentours du projet est faible.

Par ailleurs, l'étude de dangers précise la mise en œuvre au sein du projet de plusieurs moyens de prévention et de protection afin de limiter la probabilité d'occurrence ou les conséquences d'un éventuel sinistre.

### **VII. Résumés non techniques**

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers abordent l'ensemble des enjeux identifiés et les exposent de manière claire et lisible pour le grand public.

## **VIII. Conclusion**

Le contenu de l'étude d'impact est dans l'ensemble proportionné aux incidences et aux risques présentés par les bâtiments A et B compte tenu de l'environnement. L'analyse des incidences cumulées directes, indirectes, permanentes ou temporaires, et prenant en compte le bâtiment C, est adéquate concernant le trafic routier et l'insertion paysagère mais aurait dû être plus explicite sur les autres enjeux. Les incidences sanitaires du projet liées à l'augmentation des trafics routiers apparaissent en revanche insuffisamment prises en compte.

Par ailleurs, l'autorité environnementale constate qu'à nouveau les questions relatives à la compensation agricole sont insuffisamment traitées.

**L'autorité environnementale recommande à nouveau de prévoir une compensation de la consommation de terres agricoles et rappelle qu'elle doit être fonctionnelle avant le démarrage des travaux de réalisation du projet et que sa durée doit être celle de la durée de vie de l'aménagement.**

## Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale en fonction de leur importance vis-à-vis du projet :

	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	+	L'impact du projet sur la faune et la flore, avant mise en œuvre de la séquence ERC, est considéré comme limité. En phase de conception une mesure d'évitement a été retenue afin de préserver la prairie abritant l'Orchis pyramidal qui bénéficiera d'une gestion conservatoire sur 30 ans. Pour l'Adonis annuel une mesure de réduction permettra le transfert de graines dans un secteur dédié près de l'entrée de la plate-forme. Concernant la faune les travaux seront menés en dehors de la période de reproduction des oiseaux.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	+	Le dossier démontre l'absence d'impact significatif sur les espèces et les habitats ayant conduit à la désignation des sites Natura 2000 à proximité, ainsi que sur l'intégrité du réseau Natura 2000 dans son ensemble. Le diagnostic réalisé par ÉCOSPHÈRE en 2018 montre l'absence de zone humide sur le secteur d'étude.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	0	La zone d'étude n'est concernée par aucune des sous-trames identifiées dans la SRCE, ni par aucun corridor de déplacement.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	+	Aucune consommation d'eau n'est nécessaire au fonctionnement d'un entrepôt hormis la consommation liée aux besoins domestiques et à l'extinction d'un éventuel incendie
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	Le dossier indique que le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection d'un captage d'eau potable.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	+	La consommation électrique sera celle de l'éclairage des bâtiments, de l'alimentation des engins de manutention et du chauffage des locaux. En outre, il est prévu la pose de panneaux photovoltaïques sur les toits de l'installation
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) et adaptation au dit changement	++	Le dossier indique que les émissions de gaz à effet de serre sont liées aux gaz d'échappement des véhicules.
Sols (pollutions)	+	Des dispositifs de rétention adéquats sont prévus pour recueillir les eaux résultant d'un éventuel incendie.
Air (pollutions)	++	Hors trafic routier, les rejets seront les échappements des véhicules transitant sur le site. Voir corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)	0	Le risque de mouvement de terrain, avec un niveau d'aléa faible, est identifié au droit du site. L'imperméabilisation d'une surface de terrain importante va accroître le volume des eaux de ruissellement et pourrait conduire à un phénomène de débordement. Les mesures prises pour prévenir ce risque, telles que bassins et noues calculés sur une période de

		retour de 20 ans sont adaptées. Pour une pluie d'occurrence centennale le dossier précise que le merlon périphérique permettra de contenir les eaux sur le site.
Risques technologiques	++	Voir corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier indique que l'activité logistique est peu génératrice de déchets. Les déchets produits (déchets d'emballages, palettes déclassées, boues de séparateur à hydrocarbures, déchets liés à l'entretien à la maintenance et aux espaces verts) seront traités dans des filières adaptées.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	++	Voir corps de l'avis.
Patrimoine architectural, historique	++	Voir corps de l'avis.
Paysages	++	Voir corps de l'avis.
Odeurs	0	Les activités projetées ne sont pas de nature à engendrer des odeurs.
Émissions lumineuses	0	En phase d'exploitation l'éclairage permanent de la zone va engendrer une pollution lumineuse conséquente, notamment pour la faune et les usagers de l'autoroute. Des mesures sont prévues pour réduire fortement les émissions lumineuses.
Trafic routier	++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes actifs)	0	Le projet ne prévoit aucune incidence sur les modes de déplacements.
Sécurité et salubrité publique	0	En termes de sécurité, le dossier prévoit des mesures adaptées comme la mise en place d'une clôture et d'un système d'alarme anti-intrusion.
Santé	++	Voir corps de l'avis.
Bruit	++	Hors trafic routier, les émergences seront inférieures au niveau des zones à émergence réglementée.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	0	Le projet est concerné par des servitudes liées à un pipeline de transport d'hydrocarbure et par 2 lignes électriques THT. Le dossier précise que les gestionnaires de ces réseaux de transport ont été rencontrés et que le projet prend en compte leurs prescriptions. Concernant le bâtiment A, une partie de l'emprise du projet fait l'objet d'un arrêté de prescriptions d'une fouille archéologique préventive pour une surface de 5100 m <sup>2</sup> .

**\*\* Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné